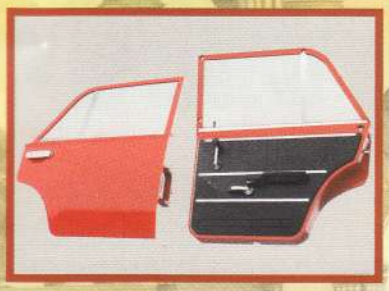
Рекомендуемая цена: 549 р.

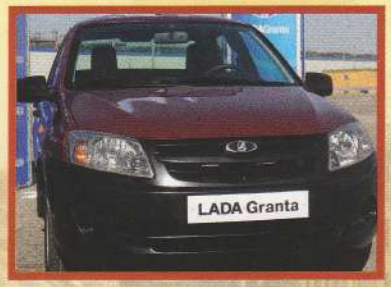
СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 113



И СНОВА НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00113
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 113, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 500 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 25.09.2020
Дата выхода в свет: 17.12.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 (слева) © ИТАР-ТАСС/ Валерий Шарифулин, (справа) © РИА Новости; 7 © РИА Новости; 8 (вверху слева) © РИА Новости, (вверху справа) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 9 © Vauxford/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Keystone Pictures USA/ZUMAPRESS.com, (внизу) © Panoramic via ZUMA Press; 11 (вверху слева) © Tennen-Gas/ Wikimedia Commons, (вверху справа) © Niviere David/ ABACAPRESS.COM, (внизу) © Motohide Miwa/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка петли и стеклоподъемника правой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

И снова народный автомобиль!

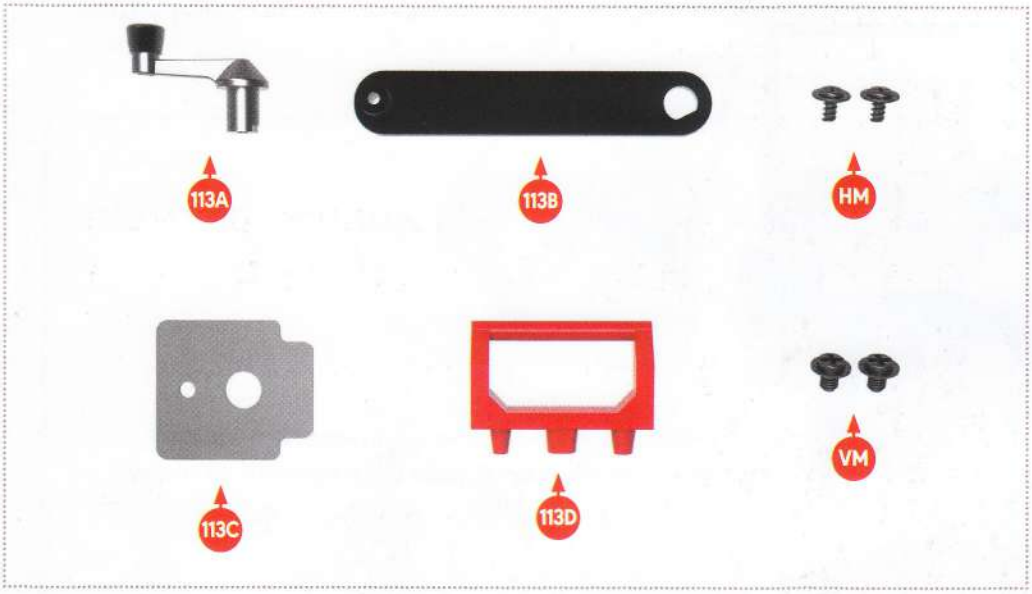
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Японская империя «Сузуки»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

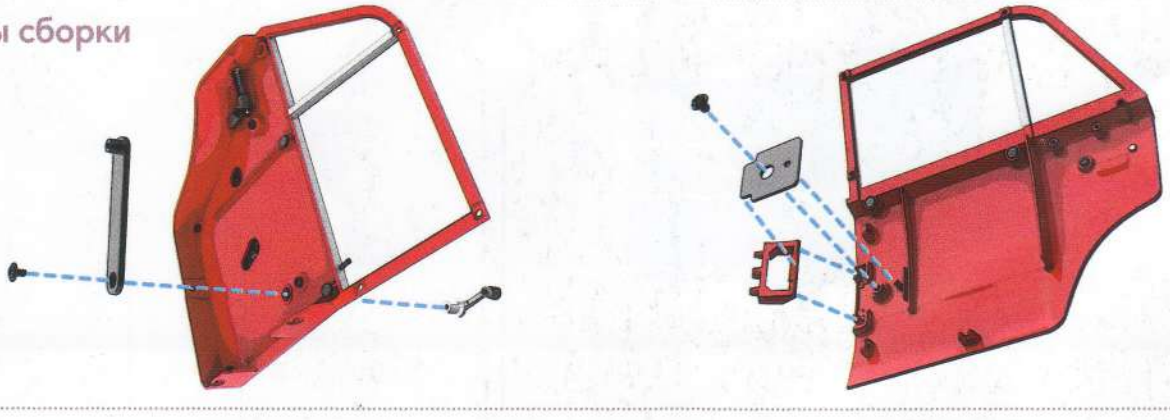
Установка петли и стеклоподъемника правой задней двери

Используя полученные с этим номером детали и ранее собранные узлы, установите стеклоподъемник и дверную петлю на правую заднюю дверь вашей модели ВАЗ-2101.

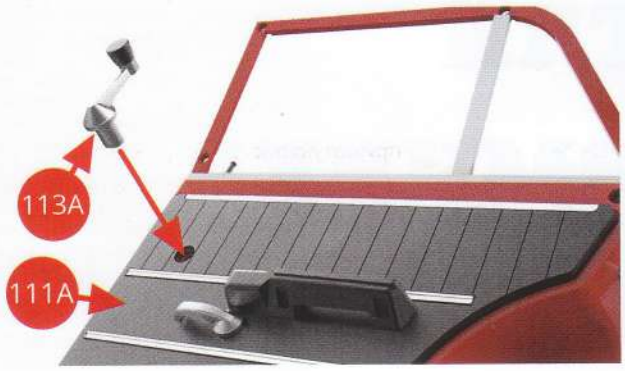


- 113A Ручка стеклоподъемника
- 113B Рычаг стеклоподъемника
- 113C Листовая пружина
- 113D Дверная петля
- HM Винт М1,7 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)
- VM Винт М2,3 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

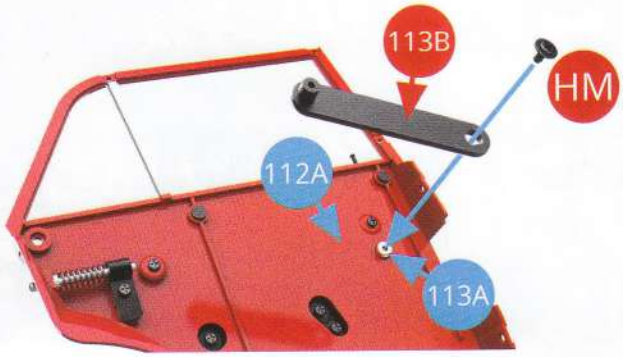


1



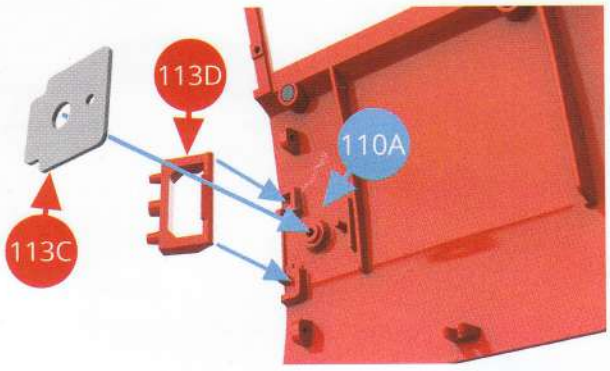
Установите ручку стеклоподъемника 113A на обивку правой задней двери 111A.

2



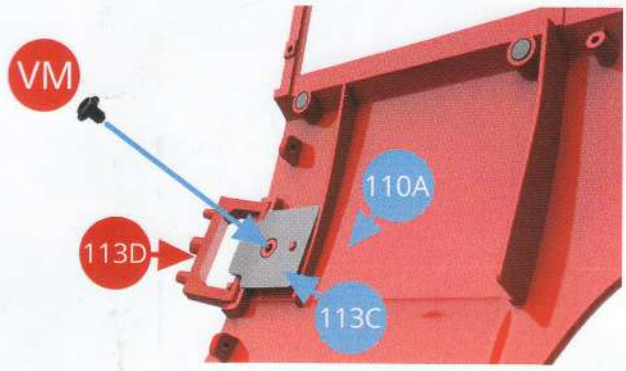
Закрепите ручку стеклоподъемника 113A на обивке правой задней двери 111A через рычаг стеклоподъемника 113B с обратной стороны на внутренней панели правой задней двери 112A винтом HM.

3



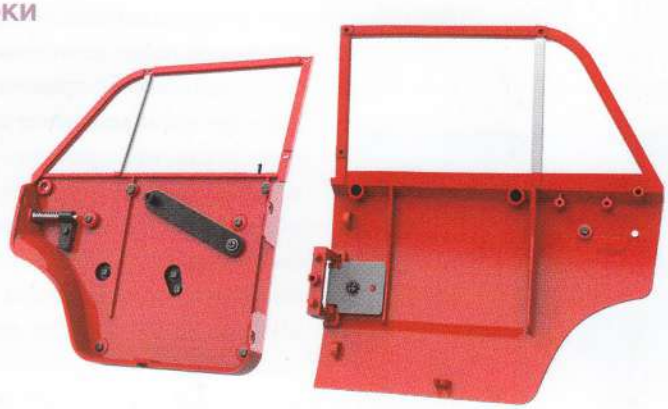
Установите дверную петлю 113D в гнездо на наружной панели правой задней двери 110A и прижмите ее сверху листовой пружиной 113C.

4



Закрепите винтом VM прижатую листовой пружиной 113C дверную петлю 113D в гнезде на наружной панели правой задней двери 110A.

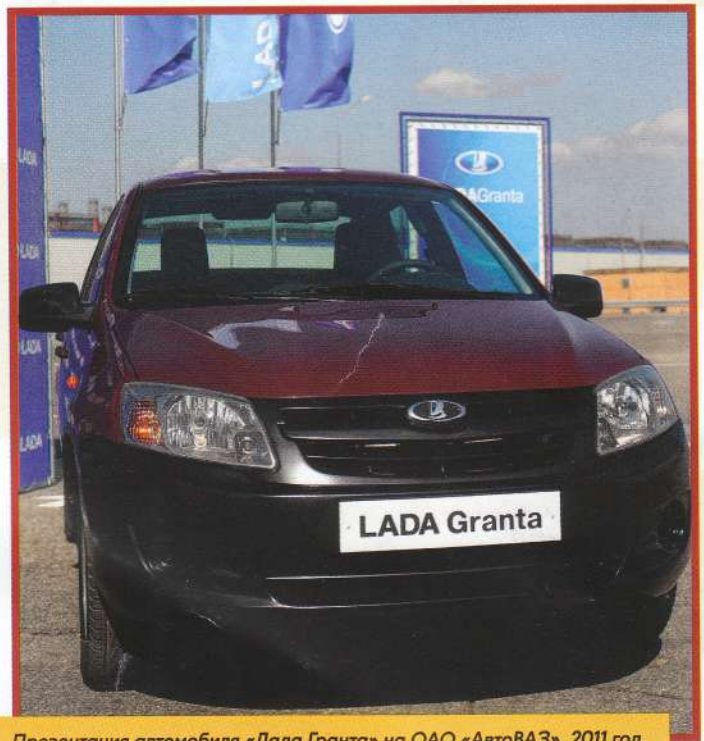
Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

И снова народный автомобиль!

После отказа руководства Волжского автозавода от проекта заднеприводной «неоклассики» ВАЗ-2151 была сделана ставка на переднеприводную бюджетную платформу, призванную заменить на конвейере безнадежно устаревшие «Жигули».



Презентация автомобиля «Лада Гранта» на ОАО «АвтоВАЗ». 2011 год.

В кризисный 2008 год нужно было срочно искать новую модель при минимуме затрат. Тогда и родилось решение разрабатывать новый бюджетный автомобиль на платформе «Лада Калина» (Lada Kalina).

Создание модели

Изначально проект имел рабочее название «low cost» (низкая стоимость). В марте 2009 года появился первый эскиз автомобиля, а в мае было принято решение об открытии проекта с внутризаводским индексом ВАЗ-2190.

Конструкторам понадобилось 2,5 года, чтобы создать новый автомобиль, благо документация по платформе «Калина» уже была в цифровом виде. Но автомобилю нужно было свое лицо, а не вариация на тему «Калины», поэтому был объявлен конкурс среди вазовских дизайнеров, в котором победил эскиз молодого дизайнера Ивана Лепешкина. Так получилось, что с эскиза Лепешкина начал формироваться и новый фирменный стиль облика будущих автомобилей «Лада» (Lada) с эмблемой «Ладья на Волге». Основной смысловой элемент нового стиля – это поперечная планка на облицовке радиатора, на которую помещена эмблема «Лады». Эмблема – это ладья, а Волгу символизирует хромированная линия.

Презентация автомобиля «Лада Гранта» на заводе «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2018 год.

Автомобили «Лада Гранта» на конвейере завода ООО «ЧеченАвто» в городе Аргуне. 2016 год.

Разработка нового автомобиля велась при участии партнера ОАО «АвтоВАЗ» в лице компании-альянса «Рено – Ниссан» (Renault – Nissan). Первые испытания новой модели на дороге показали, что бюджетный седан безопасен и надежен. Кроме того, он хорошо приспособлен для российских дорог. О вместимости автомобиля можно было сказать, что новинка АвтоВАЗа оказалась вне конкуренции. Были у нового автомобиля и другие преимущества перед предшественниками: минимум свесов, длинная кузовная база и хороший дорожный просвет.

Руководителем проекта, своего рода отцом нового автомобиля был Василий Батищев. Именно он занимался координацией работы конструкторов, дизайнеров и других участников процесса создания модели. Как отмечал сам Батищев, главной задачей при создании этой машины было создать народный автомобиль, который был бы карману большинству автомобилистов и достойно заменил бы морально устаревшую «классику», как у нас в стране, так и за рубежом.

При разработке автомобиля был сделан комплексный анализ бюджетных моделей конкурирующих производителей, были выявлены их преимущества и недостатки. При создании своей модели вазовцы приложили максимум усилий, чтобы минимизировать недостатки при сохранении достоинств. Машина должна была быть бюджетной, но в той степени, чтобы это не сказывалось на качестве и безопасности. Каждое

И снова очередь

В начале осени 2011 года официальный сайт АвтоВАЗа стал принимать записи на покупку новой модели. Менее чем за две недели очередь из желающих выстроилась до марта следующего года. Первые автомобили «Лада Гранта» сошли с конвейера в начале зимы, а в конце декабря поступили в продажу.

Сборка автомобилей «Лада Гранта» на заводе ОАО «АвтоВАЗ». 2011 год.

Презентация автомобиля «Лада Гранта» на заводе «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2018 год.

Автомобиль «Лада Гранта» на Московском международном автомобильном салоне. 2014 год.

конструкторское, дизайнерское или технологическое решение рассматривалось с точки зрения целесообразности и его влияния на стоимость автомобиля. Такой подход позволил сделать новую модель недорогой, но не менее качественной, чем «Калина».

В числе заимствований у «Калины» – частично кузов, двери и ряд внутренних узлов. Остальные элементы разработаны специально для новой модели. Внутреннее оснащение машины также во многом доработано, в частности появилась новая подвеска, более надежная, чем у «Калины». Впервые АвтоВАЗ внедрил отрицательный развал на задних колесах. Как правило, в автомобилях колеса ставят параллельно, здесь же колеса поставлены под углом не более 1,5 градуса. Такая конструкция придает автомобилю дополнительную устойчивость на дороге, а также возможность без проблем на большой скорости входить в повороты. У автомобиля более мягкий бампер, а также разработанный специально для безопасности пешеходов профиль капота. Были приложены усилия и для обеспечения большей безопасности водителя и пассажиров.

Выбор названия

Моряки считают, что как назовешь корабль, так он и поплывет. У автомобилей, наверное, не так, но значения грамотно выбранного названия отрицать нельзя. Тем более что тольяттинцы уже имели печальный опыт с «Жигулями», которые пришлось срочно переименовывать для экспорта. И кто мешал сразу назвать модель «Ладой»?

Название для нового автомобиля было выбрано из нескольких тысяч вариантов, присланных в рамках объявленного АвтоВАЗом конкурса «Народному автомобилю – народное название». Объявляя конкурс на название бюджетной «Лады», АвтоВАЗ рассчитывал найти имя, которое было бы созвучно с «Калиной» и «Приорой», а также сочеталось бы с названием бренда LADA. Победителем конкурса стал житель Красноярска Павел Захаров, в качестве награды автору названия LADA Granta («Лада Гранта») в ходе Московского автосалона 2010 года была торжественно вручена «Лада Калина».

После тестов на благозвучность и «благоприятное восприятия на разных языках» имя Granta проверили на патентную чистоту в России и за рубежом. Оказалось, что такое имя не занято ни одним автопроизводителем.

Презентация автомобиля «Лада Гранта» состоялась 11 мая 2011 года в рамках съезда Союза машиностроителей России в Тольятти.

Автомобиль «Лада Гранта». Современная фотография.

Японская империя «Сузуки»

«Сузуки Мотор Корпорейшн» (Suzuki Motor Corporation) – японская многонациональная корпорация. Производит автомобили, мотоциклы, вездеходы, подвесные морские двигатели, инвалидные коляски и двигатели внутреннего сгорания.

Как и многие другие гиганты автоиндустрии, фирма «Сузуки» не всегда была автопроизводителем. Ее история началась с небольшого заводика по производству ткацких станков.

От ткацких станков к автомобилям

Маленькая японская деревня Хамаматсу могла так и остаться неприметным прибрежным населенным пунктом, если бы не отчаянный шаг, на который решился Мичио Сузуки. В 1909 году он основал компанию Suzuki Loom и открыл здесь завод по производству ткацких станков для быстро развивавшейся японской шелковой промышленности. В 1929 году Мичио Сузуки изобрел ткацкий станок нового типа, который его компания начала экспортировать. Японское правительство даже вручило Мичио Сузуки Медаль Синей Ленты за его достижения в национальной промышленности и вклад в развитие экономики родной страны.

Несмотря на коммерческий успех, Сузуки полагал, что его компания выиграет от диверсификации, и он начал искать другие отрасли для приложения усилий. Исходя из потребительского

Автомобиль «Сузуки Витара JX H 1.6». 1998 год.

На фото гонку ведет чемпион мира Барри Шин на своем мотоцикле «Сузуки» (№2). 1960 год.

спроса, он решил, что создание небольшого автомобиля будет самым верным шагом для его компании. В 1930-х годах в Японии резко поднялся спрос на автомобили, и в 1937 году компания начала реализацию проекта создания малолитражных автомобилей.

Первые автомобили «Сузуки» были оснащены инновационным четырехтактным четырехцилиндровым двигателем с жидкостным охлаждением. Он имел литой алюминиевый картер и коробку передач и развивал мощность 13 л. с. (9,7 кВт), имея рабочий объем менее 800 см^3.

Но этим прототипам не было суждено пойти в серию: надвигалась Вторая мировая война, и правительство объявило гражданские легковые автомобили предметом далеко не первой в данный момент необходимости.

После войны Сузуки снова вернулся к выпуску ткацких станков. Оккупационные власти поощряли ввоз хлопка в Японию – соответственно стало увеличиваться число заказов от японских производителей текстиля, и дела фирмы пошли в гору. Но в 1951 году хлопковый рынок рухнул. Столкнувшийся с огромными трудностями Сузуки вновь задумался об автомобилях, но начать решил с мотоциклов. Уже в 1954 году компания производила 6 тыс. мотоциклов в месяц и сменила свое название на «Сузуки Мотор» (Suzuki Motor Co., Ltd). Через год компания приступила к выпуску автомобилей, представив свою первую модель – компактную малолитражку «Сузулайт» (Suzulight) с такими новшествами для того времени, как передний привод, независимая подвеска и рулевой механизм реечного типа.

Гигант автоиндустрии

В 1963 году компания пришла на американский рынок, и в Лос-Анджелесе открылось ее представительство U. S. Suzuki Motor Corp. Мотоциклы «Сузуки» быстро завоевали успех в США. А в 1965 году компания начала осваивать еще одну сферу – лодочные моторы. В 1967 году компания открыла первый зарубежный завод в Таиланде, в 1982-м начала деятельность в Индии. На 2008 год совместное предприятие «Сузуки» с индийской компанией «Марути» (Maruti Udyog) заняло 50 % местного рынка автомобилей.

В 1973 году открылось представительство «Сузуки» в Канаде, в 1974-м – совместное предприятие по производству запчастей в Индонезии, а в 1975-м – сборочное предприятие на Филиппинах. В том же 1975 году «Сузуки» произвела эксперимент, установив на мотоцикл роторный двигатель Ванкеля.

Мотоцикл «Сузуки». 2017 год.

Автомобиль «Сузуки Джимни 600» (Suzuki Jimny 660). 2008 год.

Символика «Сузуки» на здании компании. Современная фотография.

В 1967 году концерн начал производство первого поколения семейства малолитражек «Фронте», «Альто», «Черво» (Fronte, Alto, Cervo), в 1983-м появилась модель классом выше – «Свифт/Култус» (Swift/Cultus).

К началу 1980-х годов «Сузуки» заняла на рынке твердую позицию производителя мощных, надежных, быстрых мотоциклов, продающего полную линейку двухтактных двигателей – мощностью от 2 до 225 л. с. На свои лодочные моторы компания предоставляла трехлетнюю гарантию – самую длинную из когда-либо предлагаемых на них.

Экспорт автомобилей в Соединенные Штаты стартовал в 1985-м. Но еще в 1981 году «Дженерал Моторс» (General Motors) и «Исузу Моторс» (Isuzu Motors) объявили о сотрудничестве с «Сузуки Мотор Компани» в производстве и маркетинге новых «мини-автомобилей». GM приобрела 5,3% акций «Сузуки».

Вскоре началось производство второго поколения внедорожников 4 × 4 с 1-литровыми двигателями – SJ410. Автомобиль предназначен для экспорта и продается как «Сузуки Самурай» (Suzuki Samurai) в Канаде и как «Джимни» (Jimny) в других странах. В 1988 году началось производство кроссовера «Витара» (Vitara).

В 1991 году был построен завод в Венгрии.

Сегодня основной сферой деятельности компании остаются компактные и малолитражные автомобили, а еще мотоциклы, лодочные моторы, разнообразные двигатели и даже такие товары, как инвалидные коляски с электроприводом. Автомобили «Сузуки» выпускаются во многих странах мира; по общему количеству их выпуска «Сузуки» удерживает 11-е место в мире и 5-е в Японии (с годовым объемом производства около 900 тыс. машин). Мотоциклы «Сузуки» пользуются заслуженной популярностью во всем мире.

«Сузуки» в России

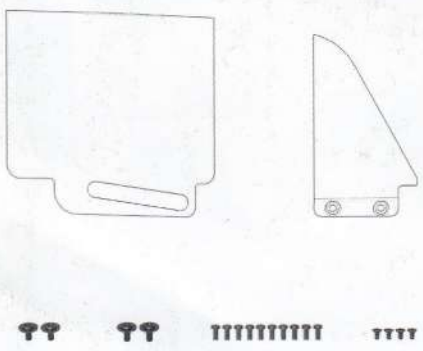
В июне 2007 года компания подписала с администрацией Санкт-Петербурга соглашение о строительстве автозавода в Шушарах. Ожидалось, что завод мощностью 30 тыс. автомобилей в год и стоимостью ориентировочно 3 млрд рублей будет выпускать модели SX4 и «Гранд Витара» (Grand Vitara). Однако в конце 2008 года руководители компании объявили о том, что этот проект будет отложен или отменен в связи с мировым экономическим кризисом. В 2009 году фирма «Сузуки» вернула властям города землю, выделенную под строительство предприятия.

Автомобиль «Сузуки Джимни LJ20-1». 1972 год.

В НОМЕРЕ 114

- ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- И В ТРУДЕ, И В БОЮ: ЗИЛ-157

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОПУСКНОЕ СТЕКЛО
- НЕПОДВИЖНОЕ СТЕКЛО
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!